SCHERK
După ce v'ați bărbierit:
TARR
Nici piele uscată
Nici infecție
Nici eczemă
Nici piele crăpată
Cine întrebuințează Tarr are întotdeauna tenul curat, catifelat, elastic. Sticle à Lei 50, 70 și mai mari.

Avioanele asociației „Liga" a tineretului universitar polonez au sosit Marți seară la Băneasa

xx

Intâmpinarea pe aerodrom. — Recepția dela Federația aeronautică regală română

După un scurt popas la Iași, avioanele asociației „Liga" a tineretului universitar polonez, cari fac o vizită la noi, au decolat Marți d. a. dela Iași și, cu oarecare greutate, din cauza timpului nefavorabil, au aterizat, începând dela ora 7, două câte două, pe aerodromul Băneasa.

Pe aerodrom, cu toată ploaia care a început spre seară, se strânsese lume multă: oficialități, aviatori, ziariști și o mulțime de civili, cari se interesează deaproape de progresele aviației.

Printre cei de față, s'au remarcat: d-nii general Paul Teodorescu, ministrul aerului și marinei, comandor Al. Gheorghiu, secretarul general al M. A. M., contele Poniński, însărcinatul de afaceri al Poloniei, prof. Ghermani, președintele cercului aerotehnic, general Atanasie Enescu, președintele F. A. R. R., M. Oromulu, comandor Scarlat Rădulescu, directorul general al aviației civile, general Negrescu, general Rujinski, ing. Ionel Cociașu, director al societății L. A. R. E. S., căp. Pompei Cristea, șeful biroului presei F. A. R. R., Codreanu, director C. F. R., Stamatiu (Air. France), cpt. Paul Dumitrescu, ing. Constantinescu c-dor Al. Dumitrescu, ing. Georgescu, secretarul general al asoc. aviatice C. F. R., lt. av. Abeles, av. Ionel Fernic, medic maior Popescu-Cornet, av. Zissu, Polivakas, cpt. Simion, aviator Dacian ș. a.

Din partea legației polone, au venit: contele Poninsky, însărcinatul de afaceri al Poloniei, Zakrezewski, atașat militar, Nosovici și Miszunka, atașați, ș. a.

DIN CINE SE COMPUNE ESCADRILA

Tinerii universitari cari au pilotat avioanele, sunt:

Zwolinski Ryszard, Zabski Zbigniew, Szarek Adam, Nielubszye Grzegorz, Rowinski Zbigniew, Stokemir, Solak Jerzy, Peterek, Ranoszec, Iakubowski, Christmann Rudolf, Bleicher Michal, Ramirojaw, Antoniak Kazimierz, Wacnik Stanislaw, Kaszrojyk, Markowski Tadeusz, Bernas Bronislaw.

RECEPȚIA DELA F. A. R. R.

După ce s'au făcut prezentările, oaspeții polonezi au mers la sediul Federației aeronautice regale române, din str. Clemenceau, unde sa dat în cinstea lor o recepție.

La recepție ,au participat d-nii general Paul Teodorescu, ministrul aerului și marinei, comandor Al. Gheorghiu, secretarul general al M. A. M., ofițerii superiori și conducătorii F. A. R. R., cari au asistat și la întâmpinarea aviatorilor, pe aerodrom.

CUVANTARILE

In numele F. A. R. R., d. *M. Oromulu* a salutat pe tinerii universitari polonezi, cari ne fac cinstea să ne viziteze, arătând că prin gestul lor, întăresc și mai mult legăturile dintre cele două țări amice: România și Polonia.

In numele aviatorilor polonezi, a răspuns d. *Novatzki*, care a mulțumit pentru primirea făcută și a asigurat că tinerimea poloneză și-a înțeles datoria de a contribui la progresul aviației țării și e dornică să strângă legăturile de amiciție cu tinerimea aviatică română.

PROGRAMUL ȘEDERII IN ȚARA A TINERILOR POLONEZI

Azi, Miercuri 11 Mai ora 8: Depunerea unei coroane, la Eroul necunoscut; Vizitarea Muzeului Militar și a expoziției Lunei Bucureștilor; ora 13: Dejun Snagov (C. F. R.); ora 18: Recepție Legația Polonă.

Mâine, Joi 12 Mai ora 8: Decolare spre Constanța; Program întocmit de prefectura județului Constanța; ora 17: Aterisare pe aeroportul Băneasa; Restul zilei rezervat Asociației Amicii Poloniei.

Vineri, 13 Mai ora 6: Decolare spre Cluj; ora 7: Aterisare Brașov; ora 11: Aterisare Cluj.

Primirea și găzduirea, după programul de Filiala A. R. P. A. Cluj, de comun acord cu cdt. Flotilei de Aviație de Gardă și A. S. T. U. R.

Sâmbătă, 14 Mai ora 7: Decolare spre Cernăuți, Lemberg, Varșovia.

In Italia cu avionul

xx

Cum s'a făcut prima călătorie aeriană pe linia București-Belgrad-Zagreb-Veneția-Milano-Torino și retur

IV

A sosit în sfârșit și ziua plecării.

Nu ne îndurăm să părăsim Milanul fără să nu-i vedem giuvaerurile arhitecturale, scăldate în poleiala dimineții.

Inainte de a ne îmbarca pentru aeroport, facem o ultimă plimbare prin fața Domului, a galeriilor și a palatului regal.

Cu sufletul plin de toate aceste frumuseți ne îndreptăm apoi spre locul de plecare.

Aci erau de față gazdele noastre dela care ne luăm rămas bun cu multă căldură. Câteva cuvinte spuse'n grabă, strângeri de mână imperechiate cu salutul roman, și suntem gata.

In viforul cadențat al elicelor, facem cunoștință cu echipajul avionului care avea să ne readucă în țară. Sunt d-nii: căpitan Alexandro Resch, șef-pilot, Paolo Arzani, pilot-secund, A. Griso, radio-telegrafist C. Monesi, mecanic.

Aparatul în care ne suim este un avion „Fiat" (foarte asemănător la formă cu „Douglas"-urile englezești) de tipul „G. 18 V." înzestrat cu două motoare a 1000 cai putere fiecare și având 14 locuri pentru pasageri.

La ora 9 și zece decolăm în tunetul metalic al motoarelor.

Uitându-ne jos prin fereastra carlingii, îi mai zărim încă, timp de câteva secunde, pe cei ce ne-au primit, făcându-ne semn cu batistele.

Dar viteza elicelor, care sfredelesc văzduhul, ne proectează tot mai sus către soare, și în curând Milanul dispare sub noi, înfundat în ceața albăstrie a dimineții.

Sburăm la 2000 de metri. Soarele sclipește într'un cer lăptos.

Totul e în regulă la bord. Motoarele își cântă simfonia în aceiași gamă monotonă, iar noi suntem gata să ațipim în leagănul minunat ce ne poartă prin aer.

La 10 fără 25 trecem din nou pe deasupra lacului Garda. Contuururile lui nu mai sunt atât de clare. Fundul i se pierde într'un fum albicios și opac.

Chiar și cerul începe să se întunece cu o ceață din ce în ce mai consistentă. Soarele a dispărut după paravanul pufos al norilor și pământul nu se zărește decât pe alocuri.

La 10 și zece sburăm deasupra lagunei venețiene. Coborâm agale din impărăția cețoasă a cerului și ne așezăm cu grația unei libelule pe aeroportul dela Lido.

Spre marea noastră surprindere, aici jos, pe pământ, plouă.

Suntem întâmpinați la coborârea din avion de funcționarii aeroportului cari ne adăpostesc sub niște umbrele mari și colorate viu.

E 10 și un sfert. Formalitățile nu durează mult și la 11 fără zece decolăm din nou, părăsind definitiv pământul Italiei.

După câteva minute zburăm deasupra mării Adriatice care e de același albastru transparent și luminos.

La 11 și zece zărim pământul iugoslav și odată cu el și ceața care avea să ne învăluie, cu mici excepții, până la București.

In curând vizivilitatea e nulă. Nu zărim pe fereastra avionului decât un fum alb de nepătruns care se lipește îndărătnic de fuzelajul avionului.

Ca să scăpăm de a mai naviga orbește prin ceață, aparatul nostru sue mereu.

2000 de metri.

2500, timpul se menține același.

3000 de metri. Geamurile avionului încep să se aburească. Ni-e frig. Mecanicul și cu pilotul secund ne împart la toți pături călduroase. Caloriferul dela bord începe să funcționeze, desmorțindu-ne picioarele.

Suntem din ce în ce mai sus, la 3500 de metri. O pasageră nu se simte bine. Are probabil rău înălțimilor. Echipajul îi pregătește aparatul de oxien și îi oferă o ceașcă de cafea fierbinte dintr'un termos.

Zburăm în sfârșit deasupra norilor. Priveliștea e într'adevăr feerică. Sub noi se îngrămădesc tumultoși norii pufoși și albi, în timp ce deasupra noastră strălucește un soare de aramă sub un cer de safir.

Dar această călătorie minunată nu durează mult. Prin unda nevăzută a radioului ni se comunică știrea că suntem deasupra Zagrebului.

Avionul începe să coboare în viraje line, și străpungând norii cu vijelia elicelor se așează în câteva clipe pe pământ.

Suntem la Zagreb. Ceasul e 12 fix. In timp ce îmbucăm ceva în restaurantul aeroportului, sosește avionul românesc din București, care se îndreaptă spre Italia ducând cu el pasagerii cursei a doua.

Schimbăm în pripă câteva cuvinte cu echipajul cu care ne-am împrietenit atât de mult la venire, și suntem din nou gata de plecare.

Cele două avioane, „Looked"-ul românesc ce merge spre Italia și „Fiat"-ul italian ce se îndreaptă spre Romania, decolează în același timp.

Din carlinga lui, mecanicul Tivinochi ne face semn cu mâna.

Totul nu durează decât câteva clipe, și ne simțim iar singuri, despicând văzduhul cețos.

Incetul cu incetul ne deprindem iar cu monotonia zgomotului și cu albeața ce ne înconjoară, și ațipim pe rând. Doar câte un gol de aer ne face să tresărim câte-odată, aducându-ne aminte că între noi și coaja pământului sunt câteva mii de metri.

Aterisăm la Belgrad la două fix. Timpul e mohorât și se anunță a fi prost la poalele Carpaților.

Ne luăm zborul la două jumătate. Abia zărim Dunărea și începem să luptăm din nou cu norii.

Intr'un târziu, prin câteva despicături ale cerului, zărim pământul. Sunt munții cari sugrumă sfoara galbenă a Dunării în defileul Porților de Fier.

Abia identificăm orașul Turnu Severin, că ne și înălțăm din nou deasupra norilor cari ne impresoasă.

După un timp, facem o încercare să trecem sub plafonul răscolit și vânăt de sub noi.

Imposibil. Sub nori e furtună, și e periculos să zbori atât de aproape de pământ. Privim o clipă un râu bătut de ploae (probabil Oltul) și ne înălțăm din nou în singurătatea cerului.

Mai trece multă vreme. Ne aranjăm ceasurile după ora românească. E cinci. Ni-e dor de cei de-acasă și în ciuda celor 300 de kilometri pe oră cu cari găurim văzduhul, ne pare că avionul abia se mișcă.

Incepem în sfârșit să coborâm. Trecem prin nori. Sub ei e ploae deasă și rafalele furtunei ne smucesc fără cruțare.

Din cauza lipsei de vizibilitate sburăm la 100 de metri de pământ.

Vedem o șosea plină cu apă și câteva case sgribulite sub acoperișuri mari și înegrite, pe ale căror coșuri es caere de fum.

La radio, Băneasa ne spune precipitat în țăcăneala cântată a căștilor că am ajuns.

Noi însă nu vedem nimic.

Zburăm de-asupra unei gări în care manevrează un tren de marfă. Ne uităm cu băgare de seamă. E Chitila.

Suntem deasupra câmpului cernit de ploae. Ce lungi ne par acum clipele.

Deodată, sub aripa din dreapta apare o băltoacă plumburie. E lacul Băneasa.

Două viraje largi, și avionul nostru se așează pe pământul românesc.

Motoarele au tăcut dintr'odată. In tăcerea care ne ține în urechi câțiva prieteni ne întind mâna.

— „Bine-ați venit...".

Călcăm sfioși pe asfaltul ud al aeroportului, având încă în suflet o fărâmă din soarele cald al Italiei.

In București plouă și e cinci și un sfert...

GRIGORE OLIMP IOAN

QUALITY BAEDER
Spuma gustoasă a pastei de dinți OVENALL curăță și între dinți
OVENALL TOOTH CREAM
SPUMOASA PASTĂ DE DINȚI

Problema rasei

Importanța potențialului demografic

Am arătat, cu alt prilej, discutând problema satului, că una dintre chestiunile de seamă pentru progresul și consolidarea unei națiuni, este cunoscută în sociologie, sub denumirea de potențial demografic (studiul statistic al populației).

Intr'adevăr, în diferitele epoci ale istoriei lumii, găsim diferite posibilități de valorificare a puterii statelor și națiunilor.

Un popor era cu atât mai apreciat și mai temut, cu cât forța sa armată era mai puternică și inspiră mai multă frică celorlalte state. Au fost și epoci fericite desigur, care au oferit o măsură, alta decât cea fizică în ceeace privește morala sufletească a individului și a societății. Geniul militar al poporului era umbrit de geniul spiritual, de puterile superioare de creațiune, — alta decât cea care rezultă din contactul instinctelor primare și deslănțuirea pasiunilor războinice.

Dela faza militară, statul a trecut succesiv la faza religioasă, la faza culturală și apoi la o fază economică, ca aceea a timpurilor ce parcurgem.

Deasemeni, trebuie pomenită epoca de echilibru între forțele fizice și sufletești, cunoscută în antichitate, ca una din cele mai fericite și cele mai luminoase etape din evoluția spiritului omenesc.

Se pare, că veacul nostru, privit din punctul de vedere al curentelor ce-i străbat ființa morală și socială, este veacul rasei, așa cum contele Gobineau și după el atâți alți cugetători o arătau fundamentală ori cărui conducător al destinelor unei națiuni.

Nu putem însă să nu relevăm, că există un profund antagonism între mentalitatea omului modern, care pare a fi de natură adânc materialistă și egoistă — și mentalitatea omului providențial capabil de eforturi uneori uimitoare.

Statele care exercită un control accentuat al vieții publice și particulare, cunoscute sub denumirea de state cu regimuri dictatoriale, de dreapta, privesc cu cea mai mare atențiune problema rasei. Mărirea populației dominante, cu excluderea uneori crudă a elementului minoritar, și întărirea elementului național dacă nu atât din punct de vedere cultural, în orice caz, destul de accentuată, din punct de vedere civic și fizic, constitue un punct important în activitatea acestor regimuri.

Statele care practică regimuri moderate, neurmărind această sporire a potențialului demografic al națiunii își întunecă, în mod voluntar perspectivele pentru viitor.

In această lumină credem că trebuie înțelese recentele două proecte ale d-lui Mussolini; unul prin care se cere ca la orice numire în funcțiunile administrative, comunale sau județene, candidatul să prezinte dovada actului de căsătorie sau dovada că este văduv cu copii, — al doilea proect prin care se prevede ridicarea la Roma a unui institut destinat ameliorării rasei.

„Acest institut — spune d. Mussolini — va urmări între îndatoririle sale, în deosebi examinarea desvoltării fizice și psihice a individilor, trebuind să găsească toate mijloacele pentru pregătirea cât mai armonioasă a corpului și a spiritului, pentru prelungirea vieții productive, pentru corectarea eventualelor defecte sau anomalii și pentru orientarea individului către meseria sau profesiunea cea mai corespunzătoare tipului productiv; însfârșit, institutul va trebui să studieze problemele rasei și problema biologică a deficienții de natalitate, pregătind personalul specializat în opera de tutelare și corectare a desvoltării fizice și sufletești a noilor generații".

Problema, prin urmare, prezintă o importanță covârșitoare. Orice individ este dator să contribuie cu toate puterile ființei sale psihice și fizice, la asigurarea unui patrimoniu național sănătos, viu și curat. Este cea mai frumoasă, permanentă și reală moștenire pe care o poate lăsa omul viitorimii. Prin ea se asigură în desfășurarea națiunii și indirect a lumii, părticica de contribuție care nu poate să-și piardă valoarea și semnificația.

De aceia, câtă durere poate întâmpina sufletul cuiva, auzind în acele cercuri cari se bucură a trăi în gălăgia unei atmosfere bolnăvicioase, principiul ce trebuie considerat ca o plagă socială și sfâșiat ca atare, „copilul în timpurile de astăzi e un element de lux"!

M. G. Constantinescu

Jurisprudențe de interes obștesc

Inalta Curte de Casație și Justiție a staornicit, în vremea din urmă, o serie de jurisprudențe de covârșitor interes obștesc, dintre cari semnalăm în deosebi pe cele de mai jos:

SECȚIA I

Responsabilitatea mandatarului.

Când mandatarul a trecut de limita puterilor mandatului său, răspunde personal de daunele cauzate terților *(Dec. 1590/937).*

Debitor custode

Debitorul nu poate fi numit custode decât dacă cere chiar creditorul *(Dec. 1964/937).*

Schimbarea domiciliului

Dacă partea a notificat, prin petiție, la dosar că și-a schimbat domiciliul și i se comunică la noul domiciliu vre-un act de procedură, nu se mai poate susține de partea adversă că nu i s'a comunicat și ei schimbarea domiciliului *(Dec. 2278/937).*

Văduva săracă

Văduva săracă nu are drept de rezervă în succesiunea soțului, acesta fiind liber să dispună prin testament de toată averea sa *(Dec. 2389/937).*

Inchirieri cu inventar

Când închirierea s'a făcut cu inventar, chiriașul poate să facă dovadă, cu orice mijloc de probațiune, că deteriorările aduse mobilelor se datoresc uzului normal *(Dec. 2488/937).*

SECȚIA II-a

Cauțiuni

Prin noua procedură penală „Regele Carol II" nemai cerându-se depunerea unei cauțiuni pentru ca recurentul să se poată judeca în stare de libertate, refuzul instanței de fond de a libera recipisa înainte de judecarea recursului este ilegal *(Dec. 2074/937).*

Contopiri de pedepse

Instanța chemată să judece o cerere de contopire a pedepsei nu este obligată să citeze și pe condamnat *(Dec. 2984/937).*

Autoritate de lucru judecat

Ordonața de neurmărire rămasă definitivă prin respingerea apelului de Camera de Acuzare are autoritate de lucru judecat față de acțiunea directă introdusă de reclamant având același obiect și cauză și legându-se instanța între aceleași părți *(Dec. 3245/937).*

Trafic de influență

Tentativa traficului de influență, în conformitate cu disp. art. 252 c. p. „nu se pedepsește. *(Dec. 3495/937).*

Principiul dublei jurisdicții

Principiul celor două grade de jurisdicție nu este de ordine publică absolută, pentru partea care a primit să fie judecată în primă și ultimă instanță de tribunal fără a invoca excepțiunea de fond *(Dec. 3683/937).*

Fals de monede

Pentru a fi aplicabil disp. art. 385 cod penal se cere ca moneda să fie astfel falsificată încât ea să poată înșela pe terț deci să aibă aparență aunei monede veritabile *(Dec. 3732/937).*

SECȚIA III-a

Bariere

C. F. R., săvârșește o culpă în omitento, când la un pasaj de nivel nu pune barieră. Acțiunea de daune se prescrie conform dreptului comun nu procedurii penale *(Dec. 1221/937).*

Invățători

Invățătoarea care nu locuește în satul de reședință al școlii poate fi demisă din postul ce deține *(Dec. 1421/937).*

Construcții

Autorizația de construcție eliberată fostului proprietar al terenului servește și noului proprietar cu condițiunea de a nu schimba planul *(Dec. 1414/937).*

Apel pensii

Termenul de apel contra deciziunilor Casei Pensiilor este de 60 zile libere și curge dela comunicare. Apelul se adresează și introduce direct la Inalta Curte de Conturi *(Dec. 1540/937).*

Numai la fond...

Dacă odată cu judecarea fondului nu s'a cerut și dobânzi, cheltueli de judecată sau onorar de avocat, ele nu se mai pot cere pe calea unei acțiuni separate *(Dec. 1770/937).*

Cheltueli de judecată

Cheltuelile de judecată trebuiesc motivate numai atunci când părțile fac discuțiune asupra lor, nu și atunci când sunt acordate de instanță care singură le apreciază *(Dec. 2022/937).*

Farmacii

Pentru a obține concesiunea unei farmacii trebuie să fii cetățean român, astfel că dacă pierzi cetățenia se pierde de drept și concesiunea *(Dec. 2284/937).*

Timbru

Sunt scutite de taxa timbrului recursurile făcute contra deciziunilor consiliului superior bancar *(Dec. 2482/937).*

Ji dă mâna s'o facă — fiindcă place!
Ea își dă seama, că un ciorap de mătase cu cât se mulează mai bine, cu atât accentuează frumusețea piciorului. Deaceea acordă ea toată atenția pentru îngrijirea ciorapilor ei, spălându-i exclusiv cu
LUX se dizolvă și în apă rece

Prestidigitația în programele școlare

Propunerea unui savant francez

D. Auguste Lumière, savantul cunoscut pretutindeni, membru corespondent al Academiilor franceze de științe și medicină, susține că „mâinile noastre sunt instrumente minunate, dar nimeni nu ne învață să ne slujim cum trebue de ele".

„La 100 de inși — spune tot acest savant — 99 sunt stângaci sau, în tot cazul, neîndestulător de îndemânateci".

Acest cercetător aruncă o lumină vie asupra problemei și are autoritatea a 600 de memorii și vreo 20 de volume scrise în problemele de chimie, biologie și medicină. Studiind exercițiile manuale, dar mai cu seamă prestidigitația, acest învățat a tras concluziuni de mare însemnătate. Cercetările sale au fost dealtfel confirmate și de lucrările profesorului Pougniez, care susține că, în fiecare zi, noi trebue să facem o serie de mișcări cu mâinile și cu degetele ca să le facem mai forte și mai abile.

Pe lângă această îndrumare fizică trebue să figureze și prestidigitația care ne face să căpătăm o vie dexteritate, distrându-ne în acelaș timp.

Mișcări repezi și multiple cu lucruri obișnuite — monede, țigări, cărți de joc, — sunt la îndemâna tuturor celor cari au un pic de voință și răbdare.

Multe foloase ar aduce acest sistem unei gospodine, de pildă, care și-ar putea face mai repede, mai bine și cu mai puțină oboseală gospodăria.

Aceleași beneficii le-ar putea avea și toți cei cari trăiesc din munca mâinilor lor, al căror randament ar fi considerabil sporit ca și profitul lor, cum și intelectualii cărora prestidigitația le-ar putea fi și un isvor de reflecții asupra iluziilor simțurilor noastre.

Dar medicii și chirurgii înșiși — afirmă d. Auguste Lumière — ar câștiga cu acest „joc al degetelor" o sensibilitate și o destoinicie într'adevăr neprețuite în numeroasele cazuri ce li se ivesc.

Se pare că savantul francez are toată dreptatea să ceară introducerea prestidigitației în programele școlare.

Rămâne să auzim acum ceau de spus marii și micii noștri pedagogi.

L. I.

Cea mai mare statue religioasă din lume

Notre-Dame du Sacre-Coeur din Mas-Rillier

Se știe că la catolici statuile religioase sunt ca la ortodocși icoanele, dar catolicii au și statul.

Orășelul Mas-Rillier, mai sus de Miribel, la câțiva km., depărtare de Lyon, va avea, peste câteva luni, cea mai mare statue religioasă din lume, opera sculptorului Georges Serraz.

Această statue, al cărei soclu e o capelă, va avea o înălțime de 32 m. 60. Capul măsoară 3 m. înălțime. Greutatea statuii singure se ridică la 440 tone, iar greutatea totală este de 1500 tone.

Slujbele religioase se vor face în capela mică din soclu pentru pelerinii așezați pe esplanada ce domină o panoramă superbă: Valea Rhonului și îndepărtatele zări ale Daufineei și Savoiei.

Panorama și mai minunată va fi când se va termina platforma amenajată în „aureola Fecioarei", la care se va putea ajunge pe o scară interioară.

Veşti aviatice din toată lumea

AEROPORTURILE DESCHISE TRAFICULUI PUBLIC

Printr'o decizie a ministerului aerului și marinei, au fost numite aeroporturile deschise traficului public și aeroporturile particulare autorizate pentru anul 1938, care sunt următoarele:

Aeroporturi principale: Arad, Băneasa, Cernăuți, Chișinău, Cluj, Constanța, Galați și Iași.

Aeroporturi secundare: Balcic, Cetatea Albă, Craiova, Satu Mare, T.-Mureș, Timișoara.

Stații aeriene: Bazargic, Călărași, Ismail, T.-Severin, T.-Măgurele.

Aeroporturi destinate aviației de turism: Otopeni.

Aeroporturi particulare: Câmpina, Florești, Sf. Petru (Brașov), Sutești, Strajnic, Moreni.

COMISIA DE SPECIALITATE PENTRU AUTORIZAREA RAIDURILOR IN STRAINATATE

Pe lângă ministerul aerului și marinei, la direcția generală a aerului, s'a instituit prin decizie ministerială o comisiune de specialitate pentru autorizarea raidurilor aeriene internaționale, care este compusă din domnii:

General de escadră ing. av. Negrescu Gh., președinte; general de escadră av. în rezervă Enescu Atanasie, c-dor Sc. Rădulescu, c.-dor av. Celăreanu C., c-dor av. Jienescu Gh., c.-dor ing. Mincu Const., cpt. c-dor ing. Marcu Vasile, cpt. av. Botez Gh., membrii și d. lt. c.-dor av. Petrovici Aurel, secretar.

Orice scutire de taxe, subvenții, autorizațiuni, colecte și ajutoare, devize și orice alte avantaje, pentru efectuarea de raiduri internaționale nu se vor acorda decât în urma aprobării raidului de M.A.M., pe baza avizului acestei comisiuni.

AVIAȚIA IN SERVICIUL TEHNIC COLONIAL AL ITALIEI

Societatea „Coneil", compania națională de întreprinderi electrice, va executa ridicarea fotografică a unei regiuni de 400.000 km. pătrați în Africa Orientală italiană. Intreprinderea va folosi pentru aceasta operație două avioane trimotoare. Se va întocmi o hartă hidrografică care va servi studiilor pentru viitoarele rețele hidraulice și electrice.

Tot avioanele vor servi și de aprovizionare a misiunilor de technicieni la sol. Se prevede că va fi un număr de 800 ore de sbor cu acest prilej.

APROAPE 90.000 DE PASAGERI INTR'UN AN PE REȚEAUA FRANCEZA

Compania franceză Air-France a publicat statistica traficului aerian pe anul 1937. Principalele cifre sunt următoarele:

Lungimea rețelei: 39.972 km. Distanța parcurs de avioane: 10.505.355 km. Pasageri plătitori 77.850, iar neplătitori 11226. Poștă transportată: 437.280 kgr. Jurnale: 118.449 kgr. Bagaje: 324.479 și mesagerii: 774.534 kgr.

CIFRE IMPRESIONANTE ALE TRANSPORTURILOR AERONAUTICE AMERICANE

Americanii divizează rețeaua lor aviatică în „domestic air lines" (ceeace se numește la noi liniile interne) și „foreign air lines" (ceeace numesc țările din apusul Europei rețeaua imperială).

Rețeaua imperială americană, deservită exclusiv de compania „Pan American Aidways" a cunoscut un frumos progres anul trecut.

Astfel distanța parcursă în total de aparatele sale este de 174.784.000 km. față de 152.416.000 în 1936, iar pasagerii transportați: 164.873 față de 127.037 în anul precedent.

NEVRALGINE JURIST

Pentru combaterea Reumatismului
luați în fiecare dimineață „mica doză zilnică" de
SĂRURI KRUSCHEN
Kruschen conține toate sărurile necesare organismului Dv. pentru o bună stare generală. Kruschen acționează pe cale naturală și asigură astfel eliminarea acelor toxine care sunt principala cauză a obezității. Milioanele de oameni din tote colțurile lumii, iau aceste săruri. Urmați exemplul lor și luați și Dv. în fiecare dimineață, Kruschen și vă veți simți mai bine ca oricând. Flaconul mare 95 lei — cel mic 60 lei.
5

EXCURSIE LA
VÂLCOV
21 — 23 Mai
CURE FORFETARE
(complecte)
Cu plecări zilnice
(individuale)
LA
CARMEN-SYLVA
(MOVILA TECHIRGHIOL)
KARLSBAD
FRANZENSBAD
ȘI
PIESTANY
Inscrieri:
TURISMUL MONDIAL
București Calea Victoriei 60
Telefon 4.85.07

Dr. H. MARTIN
Bolnele sufletești (Psihonevroze)
NEVROZA SEXUALA
PSICHO-FIZIOTERAPIE
Consult. 8-11, 2-7. Telef. 40539
B-DUL ELISABETA 3 A.

VULPI ARGINTII
roșii, albastre, croisé, etc.
BLANARIA
WILHELM STEINHART
Moșilor 188. Telef. 2.56.15

DIRECȚIUNEA BAILOR HERCULANE

PUBLICAȚIE

Se aduce la cunoștința generală că la 1 Iunie 1938 orele 9 a. m. se va ține în localul acestei Direcțiuni, licitație publică pentru închirierea pe timp de trei ani a bazarului 11/2, cu începerea dela 1 Iunie a. c.

Chiria dela care începe licitația va fi de lei 17.500.

Persoanele doritoare a lua parte la această licitație vor depune în plic separat de ofertă, recipisa de consemnarea garanției de 5% din chiria oferită, iar oferta se va face în conformitate cu art. 88-110 din Legea Contabilității Publice și în caetul de sarcini care poate fi văzut în fiecare zi de lucru în birourile Direcțiunei băilor.

DIRECȚIUNEA BAILOR
No. 1017
7875

ASOCIAȚIA DE AMELIORAȚIUNI FUNCIARE BORCEA DE SUS

Publicațiune

Se aduce la cunoștința celor interesați, că în ziua de 25 Mai 1938, orele 11, se va ține la sediul Asociațiunei București Calea Victoriei 88 (Ad-ția Generală P.A.R.I.D.) licitație publică cu oferte sigilate pentru finanțarea și executarea îndiguirii Borcea de Sus, cu terasament circa un milion metri cubi în circa 56 kilometri diguri, plus Vane și Cantoane, conform proiectelor aprobate oficial și conform Caietului de Sarcine special.

Concurenții pot vedea piesele tehnice și Caietul de Sarcine în fiecare zi de lucru la sediul Asociațiunii între orele 11-13.

Garanția pentru admitere la licitație este suma de lei un milion valoarea nominală a efectelor de Stat, care se depune împreună cu oferta.

Președinte, Ing. G. T. Negrutzi
București, 2 Mai 1938
3

Domnii abonați sunt rugați ca la orice reclamație sau schimbare de adresă să binevoiască a ne trimite eticheta cu care primesc ziarul, iar spre a fi prompt serviți, la reînoirea abonamentului să lipească pe cuponul mandatului poștal eticheta abonamentului expirat.